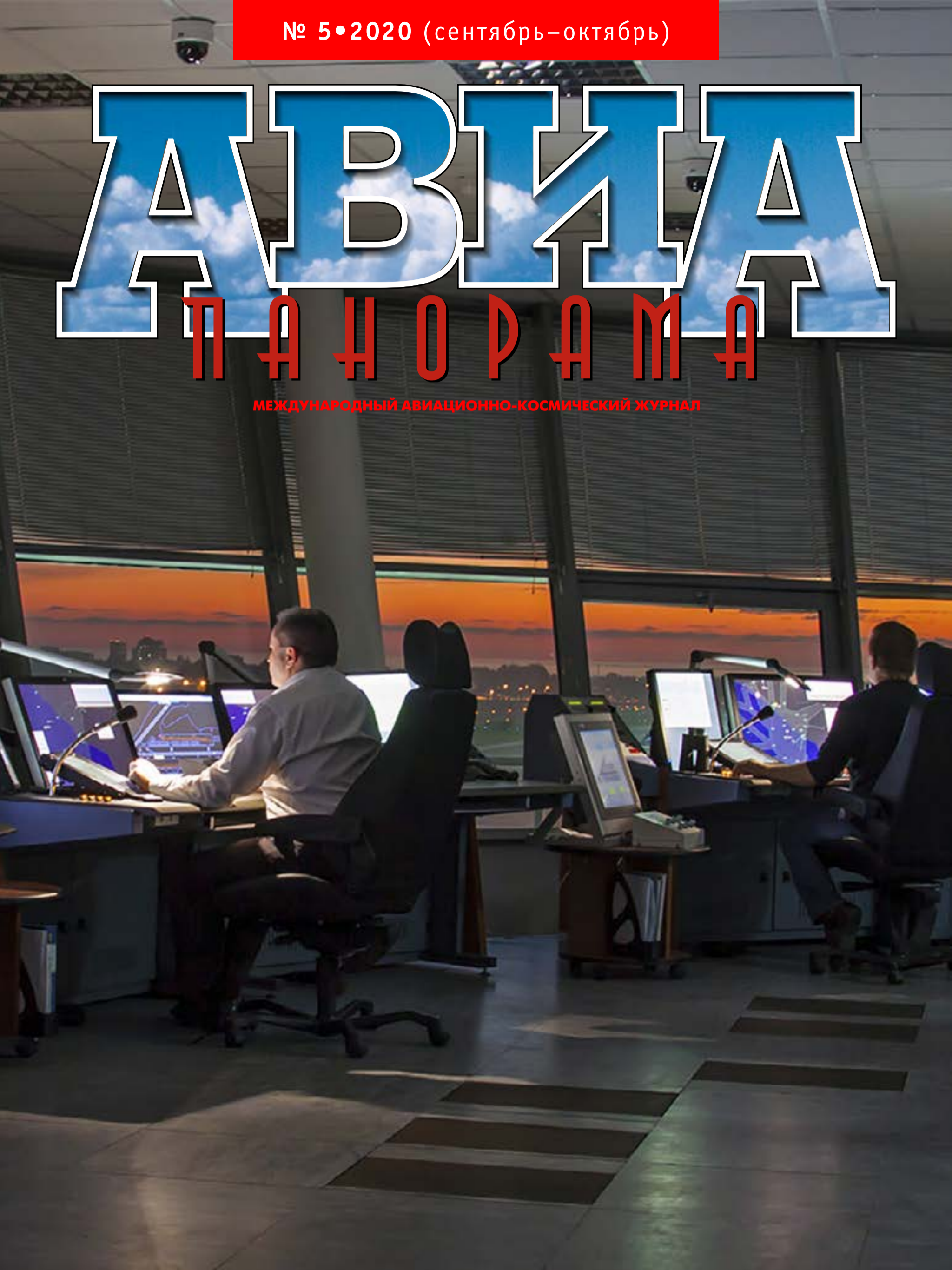


№ 5 • 2020 (сентябрь–октябрь)

АВИАТА

ПАНОРАМА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАЦИОННО-КОСМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ



ИНФОРМАЦИОННО-ДИАГНОСТИЧЕСКОЕ СРЕДСТВО АРМ ДК-30(СД) серия М



ООО НПП «ИДС МАЯК» совместно с ОАО «Концерн КЭМЗ» являются разработчиком и поставщиком современных средств эксплуатационного контроля и диагностики авиадвигателей семейства «АЛ».

Один из продуктов этого содружества – информационно-диагностическое средство (ИДС) типа **АРМ ДК-30(СД) серия М** различных комплектаций – в настоящее время обеспечивает эксплуатацию силовых установок практически всех типов самолетов оперативно-тактической авиации РФ и многих зарубежных стран (Индия, Малайзия, Алжир, Китай, Венесуэла, Индонезия и др.).

ИДС **АРМ ДК-30(СД) серия М** используется при обслуживании самолетов типа Су-35 и J-10В с цифровыми регуляторами двигателей.

Концерн КЭМЗ также освоил серийное производство ИДС для двигателей АЛ-31Ф с аналоговыми регуляторами типа КРД-99Б.

АРМ ДК-30(СД) серия М может эффективно использоваться и для обслуживания палубных самолетов Су-33, исключив необходимость в применении устаревших пультов.



109431, г. Москва,
ул. Авиаконструктора Миля, д. 11, корп. 1
Тел./факс: +7(495) 220-43-62/ 969-596-75-79
E-mail: ids_majak@mail.ru



368800, Республика Дагестан
г. Кизляр, ул. Кутузова, д. 1
Тел./факс: +7 (87239) 2-23-03/ 2-22-77
E-mail: koncern_kemz@mail.ru

Издается с 1996 г.

УЧРЕДИТЕЛЬ

ООО «Высокие технологии и инновации»

РЕДАКЦИЯ

Главный редактор:

Павел ИВАНОВ

Заместитель главного редактора:

Владимир ПОПОВ

Редакторы номера:

Алексей ЛАШКОВ, Евгений МАТВЕЕВ, Александр

РУБЦОВ, Николай ЯКУБОВИЧ

Научный консультант:

Георгий ШИБАНОВ

Компьютерная верстка:

Сергей БАБАИН

Web-администратор:

Сергей БАБАИН

Корректура:

Жанна КОСАРЕВА

В номере использованы фотографии и рисунки:

Алексей МОРОЗОВ, Борис ОСЕТИНСКИЙ, Владимир ПОПОВ

Фото, рисунки, видео из архивов:

ПАО «ОАК», ЦАГИ имени профессора Н.Е. Жуковского, МКАА «Безопасность полетов», ГЛИЦ имени В.П.

Чкалова, Служба безопасности полетов авиации ВС

РФ; из личных архивов В.Шелковникова, Е.Матвеева,

В.Бараченкова, Г.Шибанова, А.Лашкова, Н.Якубовича,

В.Заболотского; из книги В.Марковского «Выжженное

небо Афгана»; с сайтов: gkovd.ru, mil.ru, aksam.com.tr,

incrossia.ru, reuters.ru, bloknot-krasnodar.ru, youtube.com

На 1-й стр. обложки:

Фото на 1-й и 4-й стр. обложки – Алексей Морозов

АДРЕСА И ТЕЛЕФОНЫ:

Почтовый: 109153, Москва, Лермонтовский проспект, 12.

До востребования, «Высокие технологии и инновации»

E-mail: aviapanorama@mail.ru

Internet: www.aviapanorama.ru

Тел.: +7 (925) 507-82-40

ИЗДАТЕЛЬСКАЯ БАЗА

ООО «Высокие технологии и инновации»

Генеральный директор: Павел ИВАНОВ

Редакция не несет ответственности за достоверность информации в публикуемых материалах.

Точка зрения редакции не всегда совпадает с

мнением авторов. Перепечатка опубликованных

материалов допускается только со ссылкой на журнал «Авианорама».

Научно-технический журнал.

Зарегистрирован Федеральной службой по надзору

за соблюдением законодательства в сфере массовых

коммуникаций и охране культурного наследия

Свид. ПИ № ФС77-23925 от 13.04.2006 г.

Номер выпущен при поддержке НПП «ИДС МАЯК»

© «АВИАНОРАМА»

Published since 1996

PUBLISHER

HIGH TECHNOLOGIES AND INNOVATIONS Ltd.

EDITORIAL STAFF

Editor-in-Chief:

Pavel IVANOV

Deputy Editor-in-Chief:

Vladimir POPOV

Editors:

Alexey LASHKOV, Eugeny MATVEEV, Alexander

RUBTSOV, Nicolay YAKUBOVICH

Scientific consultant:

Georgy SHIBANOV

Computer design:

Sergey BABAIN

Webmaster:

Sergey BABAIN

Photos, drawings, video:

Alexey MOROZOV, Boris OSETINSKY, Vladimir POPOV

Cover photo:

Alexey Morozov

AVIAPANORAMA

Mailbox: Lermontovsky avenue, 12, Moscow,

Russia, 109153, High Technologies and Innovations Ltd

E-mail: aviapanorama@mail.ru

Internet: www.aviapanorama.ru

The materials printed in the magazine do not always present the viewpoint of the editorial staff.

Reproduction in part or whole is not permitted without the explicit authorization of the publisher.

The scientific-technical magazine was registered by the Ministry for Press, TV and Radio broadcasting on April 13, 2006. Reg. PI # FS77-23925.

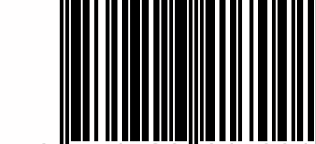
The number issued with the support of NPP IDS MAYAK

© AVIAPANORAMA



АВИА
НОРАМА

ISSN 1726-6173



9 771726 617001 >

АКТУАЛЬНАЯ ТЕМА

Александр Явкин. **Вакцина для российского гражданского авиастроения. По результатам визита Председателя Совета Федерации Федерального собрания Российской Федерации Матвиенко В.И. в ПАО «ТАНТК имени Г.М. Бериева» 3 сентября 2020 г.** 04

НАУКА-ТЕХНОЛОГИИ

В ЦАГИ обсудили программу развития НЦМУ «Сверхзвук» 08

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

Александр Рубцов. **Летающий рубль** 10

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Валерий Шелковников. **«Нет ничего фатальнее столкновения самолетов в воздухе». О тревожном состоянии дел с безопасностью полетов в Аэронавигационной системе Российской Федерации** 14

Евгений Матвеев. **Николай Бездетнов: «Вращаться можно, падать нельзя»** 26

ЗАПИСКИ АВАРИЙЩИКОВ. Ведущий серии Борис Шафаренко

Владимир Бараченков. **8. Пожар на борту возник из-за не подготовленных к перевозке баков** 30

ФОРУМЫ

Владимир Попов. **«Армия-2020» и «АрМИ-2020»: форум, состязания и основная идея** 34

НАЦИОНАЛЬНОЕ ДОСТОЯНИЕ

Георгий Шибанов. **На бессрочной службе у авиации и космонавтики.** Продолжение, начало – в №3-2019 40

Георгий Шибанов. **100-летие Государственного лётно-испытательного центра им. В.П. Чкалова** 48

75 ЛЕТ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

Николай Якубович. **Летающие танки Великой Отечественной** 50

АВИАЦИОННЫЕ БЫЛИ

ЛЁТЧИЦКИЕ РАССКАЗЫ. Ведущий серии Анатолий Сурцук

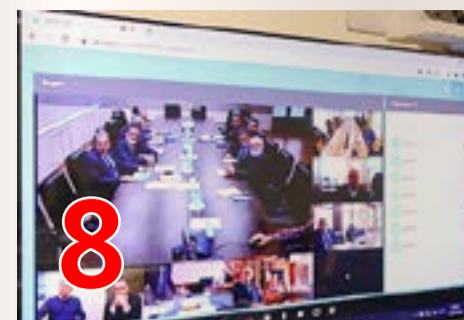
Виктор Заболотский. **61. «Шекспировская трагедия» в трех актах. 62. «Похоже, вы дотронулись до инфразвука»** 60

УРОКИ ИСТОРИИ

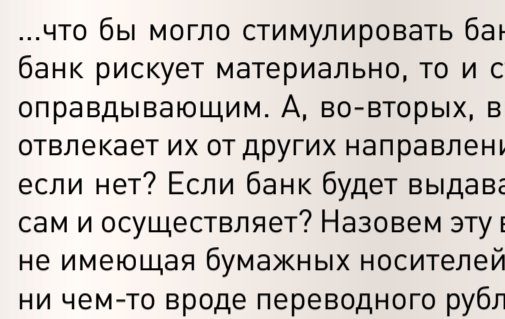
Алексей Лашков. **Война в Сирии. 2018 год: Хроника событий.** Часть 8, начало – в №3-2019 66

100-летие окончания Первой мировой войны

Алексей Лашков. **Отечественная воздушная оборона на русско-германском фронте в ходе кампании 1917 года. По оперативным сводкам Штаба Верховного Главнокомандующего.** Часть 2, начало – в №4-2020 72



В НЦМУ «Сверхзвук» выделяется пять научных лабораторий: «Аэродинамика и концептуальное проектирование сверхзвукового пассажирского самолета (СПС) с низким звуковым ударом» во главе с С.Чернышевым (ЦАГИ, при участии МАИ); «Аэроакустика и вибрации» под руководством В.Копьева (ЦАГИ, с участием ИПМ РАН и МГУ); «Прочность и интеллектуальные конструкции», руководитель – В. Матвеев (УРО РАН, с участием ЦАГИ); «Газовая динамика и силовая установка», руководитель – А.Ланшин (ЦИАМ); «Искусственный интеллект и безопасность полетов», руководитель – А.Ефремов (МАИ).



...что бы могло стимулировать банк спасти гражданскую авиацию? Поскольку банк рискует материально, то и стимул должен быть материальным, этот риск оправдывающим. А, во-вторых, вкладывая деньги в проблемный кредит, банк отвлекает их от других направлений вложений, но ресурсы банка ограничены. А если нет? Если банк будет выдавать кредиты средствами, эмиссию которых он сам и осуществляет? Назовем эту виртуальную единицу, скажем, авиарубль. Эта, не имеющая бумажных носителей денежная единица, будет в некоторой степени чем-то вроде переводного рубля...



«Каждый серьезный инцидент отличается от авиационного происшествия только исходом! Если он произошел, бросайте все и, засучив рукава, расследуйте его как катастрофу с созданием комиссий и подкомиссий. При расследовании инцидентов могут быть те же аварийные факторы, что и при авиационных происшествиях; они являются обширным источником информации об аварийных факторах. Главным преимуществом является то, что живы участники событий!». 19.03.2002 г. в МЦ АУВД произошел отказ 35 каналов радиосвязи с воздушными судами, восьми каналов передачи радиолокационных данных ...

Одной из причин левого вращения вертолетов классической схемы на малых скоростях полета при ветре сзади-справа, является возникновение «вихревого кольца» на рулевом винте. Кто хоть раз видел неуправляемое вращение вертолета, не забудет никогда. Представьте, вертушка заходит на посадку. Гасит скорость. Зависает. До касания остаются считанные секунды. И вдруг привычная картина резко меняется. 10-тонная махина начинает вращаться, словно гигантский волчок. Сначала медленно, а затем все быстрее и быстрее. Внутри все обрывается. Спасти может только чудо...



На 9-й минуте полета и высоте около 4000 м ощутили глухой удар и увидели в смотровом иллюминаторе яркий всплеск пламени в грузовом отсеке. После сброса давления в кабине члены экипажа приступили к тушению пожара в грузовом отсеке с помощью переносных противопожарных баллонов. Экипаж запросил возврат на аэродром вылета и посадку с обратным курсом. Пожар устранить не удалось, интенсивность его увеличивалась. Кабина стала наполняться дымом. Командир экипажа оценил обстановку и приступил к экстренному снижению, переведя самолет в глубокую спираль...



В ГЛИЦ с 1952 г. функционирует специальный диссертационный совет, благодаря которому 48 специалистов ГЛИЦ защитили диссертации на соискание учёной степени доктора технических наук и более 560 специалистов стали кандидатами технических наук. В 1972 г. в ГЛИЦ сформирован Центр подготовки лётчиков-испытателей. В 2014 году получена бессрочная лицензия на осуществление образовательной деятельности в сфере дополнительного профессионального образования по переподготовке лётчиков, штурманов и инженеров для выполнения нового вида профессиональной деятельности.